

C-263/20. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. június 15.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. május 26.

Felperes:

Airhelp Limited

Alperes:

Laudamotion GmbH

[omissis]

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG

Landesgericht Korneuburg

[omissis]

A fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) [omissis] az **Airhelp Limited** Central Hong Kong, [omissis] felperes által a **Laudamotion GmbH**, 2320 Schwechat, [omissis] alperessel szemben **500 euró** [omissis] iránt indított ügyben a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2019. december 19-i ítélete ellen benyújtott fellebbezés tekintetében a következő

határozatot

hozta:

[I] Az EUMSZ 267. cikk alapján **előzetes döntéshozatal céljából** a következő **kérdéseket** terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

[1] Úgy kell-e értelmezni a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (az utasok jogairól szóló rendelet) 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkét, **hogy az utasnak [eredeti 2. o.] joga van a kártalanításhoz, ha az indulási időpontot az eredeti 14 óra 40 percről ugyanazon napon 8 óra 25 percre hozták előre?**

[2] Úgy kell-e értelmezni az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontját, **hogy annak ellenőrzését, hogy az utast tájékoztatták-e a járat törléséről, kizárólag e rendelkezés alapján kell vizsgálni, és azzal ellentétes a nyilatkozatok kézbesítésére vonatkozó, a belső piacon az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, különösen az elektronikus kereskedelem egyes jogi vonatkozásairól szóló, 2000. június 8-i 2000/31/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (Elektronikus kereskedelemről szóló irányelv) alapján elfogadott és kézbesítési vélelmet magában foglaló nemzeti jog alkalmazása?**

[3] Úgy kell-e értelmezni az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontját és az elektronikus kereskedelemről szóló irányelv 11. cikkét, **hogy az utas által foglalási platformon keresztül végzett járatfoglalás esetében, ha az utas telefonszámát és e-mail címét megadta, a foglalási platform azonban a telefonszámot és a foglalási platform által automatikusan létrehozott e-mail címet továbbítja a légi fuvarozónak, a járat előrehozásával kapcsolatos tájékoztatás automatikusan létrehozott e-mail címre történő elküldése minősül a járat előrehozására vonatkozó tájékoztatás közlésének, illetve kézbesítésének, még ha a foglalási platform az utas részére nem, vagy csak késve továbbítja a légi fuvarozó tájékoztatását? [eredeti 3. o.]**

[II] A bíróság az eljárást az Európai Unió Bírósága előzetes döntésének beérkezéséig [omissis] felfüggeszti.

Indokolás:

A Cseh Köztársaságban lakóhellyel rendelkező M**** O**** és G***** P***** utasok az alperes 2018. június 14-i Palma de Mallorca-ból (PMI; Spanyolország) Bécsbe (VIE; Ausztria) tartó OE 503. sz. járatára foglaltak helyet. A menetrend szerinti indulási időpont 14 óra 40 perc, a menetrend szerinti érkezési időpont 17 óra 05 perc volt. Az utasok a k*****.com online platform foglalási rendszerét használták. A bíróság előtt ismert, hogy a foglalási platform üzemeltetője a Cseh Köztársaságban rendelkezik székhellyel. Az utasok a következő e-mail címeket adták meg: m* * * *.o** * * *@gmail.com. A k*****.com az utasok nevében elvégezte a foglalást, és a foglalás során e foglaláshoz külön e-mail címet hozott létre, amelyet a légi fuvarozó rendszerében kapcsolattartási e-mail címként rögzített, és amely a jelen esetben a következőképpen szült:

6703421@hositojsmezasemy.com. Más e-mail címet nem adott meg, és a légi fuvarozónak sem volt tudomása más e-mail címről.

A **felperes** 500 euró megítélését kéri, és azt állítja, hogy az utasok az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke alapján [fejenként 250 euró, így összesen] 500 euró összegű kártalanításra jogosultak. E követelést a 2018. október 12-i engedményezési nyilatkozattal a felperesre engedményezték. A felperes egyrészt azt állítja, hogy a járat több mint három órát késett, másrészt pedig, hogy a kártalanítás a járat majdnem hat órával történő előrehozatala miatt is jár, amelyről utasokat 2018. június 10-én tájékoztatták, vagyis kevesebb, mint hét nappal a járatot **[eredeti 4. o.]** megelőzően. Az alperes számára könnyű lett volna az összes megadott e-mail cím közül kikeresni, hogy melyek voltak a k*****.com platformon keresztül végrehajtott foglalások. A platform utazásközvetítőnek minősül. A légi fuvarozó feladata, hogy meggyőződjön a szerződő fél kilétéről. Az automatikusan létrehozott e-mail címek esetében ez feltűnő.

Az **alperes** vitatja a kereset jogalapját és összegét, a kereset elutasítását kéri, és azt állítja, hogy a járat nem több mint három órát, hanem csak 29 percet késett. A járat előrehozását 2018. május 23-án e-mailben közölték. Az alperes nem tudott az utasokkal közvetlenül kapcsolatba lépni, mivel az elérhetőségeket nem továbbították az alperes részére. Adatvédelemi okok miatt ez nem lett volna jogszerű; a k*****.commal semmilyen szerződéses kapcsolatban nem áll. A k*****.com nem minősül utazásközvetítőnek vagy utazási irodának. A k*****.com a foglalásokat az alperes rendszerében magát utasnak kiadva annak akarata ellenére végezte el. Az alperes számára nem ismert, hogy a k*****.com a foglalási visszaigazolást, a beszálló kártyákat és egyéb információkat az egyedileg létrehozott e-mail címen keresztül kapta meg. A k*****.com használata az utasnak tudható be. Nem várható el a légitársaságtól, hogy a megadott e-mail cím alapján ellenőrizze annak tényleges jogosultját, vagy, hogy az egyes utasok tényleges e-mail címének megtalálása érdekében nyomozást folytasson.

A megtámadott **ítélettel** az elsőfokon eljáró Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) a keresetet elutasította. **[eredeti 5. o.]**

A bíróság az előbb ismertetett, nem vitatott tények mellett azt is megállapította, hogy az alperes semmilyen szerződéses kapcsolatban nem állt a k*****.com foglalási platformmal, és hogy a k*****.com nem fért hozzá az alperes foglalási rendszeréhez. Az alperes az egyes egyedi foglalások, különösen az e célból megadott e-mail címek áttekintésekor felismerhette volna, hogy a jelen ügyben használthoz hasonló e-mail címet minden valószínűség szerint automatikusan hozták létre. Mivel azonban a beérkező foglalásokat a foglalások nagy száma miatt (napi mintegy 20 000 foglalás) az alkalmazott nem nyitotta meg és nem vizsgálta meg egyenként, az alperes számára nem voltak megkülönböztethetők a k*****.comon keresztül végzett foglalások és a maguk az utasok által végzett foglalások. Nem állapítható meg, hogy az egyes foglalások megtekintése nélkül technikailag lehetséges-e kideríteni, hogy a foglalásra k*****.comon keresztül került-e sor; még kevésbé azt, hogy az alperes technikailag meg tudja-e

akadályozni, hogy a foglalásokat a k*****.comon keresztül, illetve annak révén bonyolítsák le. Menetrend-változás esetén az alperes először e-mailben tájékoztatja az utasokat. Ha ez nem működik, az alperes más módon próbál kapcsolatba lépni, például úgy, hogy SMS-t is küld a közölt telefonszámra. Az alperes 2018. május 23-án és 2018. május 29-én küldött a járat előrehozására vonatkozó információkat a k*****.com által automatikus létrehozott e-mail címre. Az értesítést mindkét esetben sikeresen elküldték. Az alperes úgy vélte, hogy az utasokat tájékoztatta a menetrend-változásról. M***** O***** utas a (rendes) e-mail címére (m** * * *.o** * * *@gmail.com) 2018. június 10-én kapott e-mailt a tickets@k*****.com címről, amelyben tájékoztatták arról, hogy **[eredeti 6. o.]** 14 óra 40 perc helyett az új indulási időpont 8 óra 25 perc. [omissis] Az elsőfokú bíróság nem tett más megállapítást, különösen azzal kapcsolatban, hogy az előrehozott járat mikor érkezett meg. Azt a kérdést sem vizsgálta, hogy az utasok tudták-e vagy tudniuk kellett volna-e, hogy számukra automatikusan létrehozott e-mail címet generáltak, és hogy az utasoknak lehetőségük volt-e – és ha igen, mennyiben – az automatikusan létrehozott e-mail címre küldött információk beszerzésére.

Ezen ítélet ellen a felperes **fellebbezést** nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, azzal a kérelemmel, hogy a megtámadott ítéletet úgy változtassák meg, hogy a kereseti kérelemnek helyt adnak. A felperes különösen az Európai Unió Bíróságának 2017. május 11-i Krijgsman ítéletére (C-302/16) hivatkozik, és úgy véli, hogy biztosítani kell azon utas azonosítását, aki a végül törölt járatra harmadik személy közvetítésével foglalt helyet. A légi fuvarozót terheli a bizonyítási kötelezettség a tájékoztatást és azon körülményt illetően, hogy nem tudta ellenőrizni, hogy az e-mail cím az utastól származik-e.

Az alperes azt kéri, hogy a fellebbezésnek ne adjanak helyt. Az alperes vitatja az Európai Unió Bírósága 2017. május 11-i Krijgsman ítéletének (C-302/16) alkalmazását, mivel úgy véli, hogy a légi fuvarozó azt gondolhatta, hogy a közölt e-mail cím esetében az utasok e-mail címéről van szó. Az alperes nem abból indult ki, hogy utazási irodát tájékoztatott. Az utasok, nem pedig a légi fuvarozó felelőssége, ha a foglalási folyamat során olyan elérhetősegeket közölnek, **[eredeti 7. o.]** amelyek nem az utasokhoz tartoznak.

Végül az alperes **fellebbezési ellenkérelmében** megállapítja, hogy a tervezett járat több órával való előrehozása nem tekinthető egyenértékűnek a járat törlésével.

A kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy **fellebbviteli bíróságként** a felperes kérelmeiről másod- és végső fokon határozzon. E tekintetben a nemzeti eljárásjog szabályai alapján [omissis] a jogkérdések vizsgálatára kell szorítkoznia. E bíróság feladata annak vizsgálata, hogy a járat előrehozása a járat törléséhez hasonlóan kártalanítási jogot keletkeztet-e (1. kérdés). Ezt követően meg kell vizsgálni, hogy megállapítható-e, hogy az utasokat a járat törléséről valóban tájékoztatták (2. és 3. kérdés).

Lehetséges megoldások:

[a] Ha nem a járat törlésének esete áll fenn, akkor a kártalanításhoz való jog a szerződés teljesítésével kapcsolatos zavar hiánya miatt nem áll fenn. Ennélfogva a megtámadott ítéletet hatályon kívül kell helyezni, és az elsőfokú bíróságnak a tényeket nem a járat törlése, hanem az állítólagos és nem vizsgált késedelem alapján kell elbírálnia.

[b] Ha a járat törlésének esete áll fenn, és a 2018. május 23-i e-mailes tájékoztatás az utasok 2018. június 14-i járat törléséről való tájékoztatásának minősül, az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja szerinti kártalanításhoz való jog nem áll fenn. Ebben az esetben is hatályon kívül kell helyezni a megtámadott ítéletet, és az elsőfokú bíróságnak a tényeket az állítólagos és nem vizsgált késedelem alapján kell elbírálnia.

[c] Ha a 2018. május 23-i és 2018. május 29-i e-mailes tájékoztatás nem minősül az utasok 2018. június 14-i járat törléséről való tájékoztatásának [eredeti 8. o.], akkor az utasok tájékoztatására (k*****.com e-mailje révén) csak 2018. június 10-én kerül sor. Mivel a helyettesítő járatra több mint egy órával a tervezett indulási időpont előtt, tehát az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában meghatározott időbeli korlátot meghaladóan került sor, a megtámadott ítéletet meg kell változtatni, és a keresetnek helyt kell adni.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az [1] kérdésről

Az utasok jogairól szóló rendelet jogokat állapít meg a szerződés teljesítésével kapcsolatos zavarok, visszautasított beszállás, a járat törlése és a késés esetén. A járat előrehozása nincs szabályozva.

A fellebbező az elsőfokú eljárás során a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország, a továbbiakban: BGH) 89/2015. sz., X ZR 59/14. sz. sajtóközleményére támaszkodott. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) 2015. június 9-én kihirdetett ítéletét ugyan a légi fuvarozó elismerő nyilatkozata alapján hozta, és a határozat további megállapításokat nem tartalmazott. Mindenesetre a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) a sajtóközleményében az eljáró bírósági tanács előzetes értékelését közölte, amely szerint a tervezett járat légi fuvarozó általi csekély mértékű meghaladó mértékű előrehozása az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján megalapozhatja a kártalanításhoz való jogot. Az eredeti menetrend akkor sem valósul meg, ha egy járatot több órával előrehoznak.

Ezzel szemben az alperes fellebbezési ellenkérelmében a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság, Ausztria) 2018. november 13-i 1 R 285/18k. sz. ítéletére [omissis] hivatkozik, amely szerint a járat törlésére vonatkozó szabályok analógia útján történő alkalmazása szándékosságot nélkülöző joghézag miatt nem

lehetséges. A rendelet nem a járat előrehozására, **[eredeti 9. o.]** hanem a beszállás túlfoglalás miatti visszautasítására irányul. Meg kell jegyezni, hogy a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság) az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság, Németország) [2013. december 3-i] 561 C 3773/13. sz. határozatán alapul. Ebben az esetben egy végül a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) által elismerő ítélettel lezárt ügy első fokon hozott határozatáról van szó.

A kérdést előterjesztő bíróság a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) megoldása felé hajlik, és abból indul ki, hogy a járat előrehozásával feladta az eredeti menetrendet, tehát a járat törlésének esete áll fenn.

Az uniós bíróságok eltérő értelmezésére tekintettel a fellebbviteli bíróságnak joga és kötelezettsége a kérdés a Bíróság elé terjesztése. Hasonló kérdéseket terjesztettek a Bíróság elé a C-79/14. és C-345/19. sz. ügyekben, ezeket az eljárásokat azonban törölték a nyilvántartásból. Hasonló előterjesztések vannak folyamatban a C-10/20. sz. Flightright és a C-188/20. sz. Aurair ügyekben.

A [2] kérdésről:

Annak vizsgálata során, hogy az utasokat tájékoztatták-e a járat előrehozásáról, a nemzeti jog következő rendelkezései relevánsak:

Az Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: ABGB) [omissis] (hatályos, 1916 óta nem módosított) 862a. §-a a következőképpen rendelkezik:

„Az elfogadást kellő időben megtörténtnek kell tekinteni, ha a kérelmező a nyilatkozatot a nyilatkozattételi határidőn belül megkapja. A szerződés azonban késedelme ellenére akkor is létrejön, ha a kérelmezőnek tudnia kellett arról, hogy az elfogadó nyilatkozatot megfelelő időben elküldték, és erről a felmondást megelőzően a másik felet nem értesítette haladéktalanul.” **[eredeti 10. o.]**

Az E-Commerce-Gesetz (az elektronikus kereskedelemről szóló törvény, a továbbiakban ECG) Bundesgesetzblatt (BGBl. I, 152/2001. sz.) 12. §-ának szövege a következő:

„A szerződéssel kapcsolatos elektronikus nyilatkozatok, más jogi szempontból jelentős nyilatkozatok, valamint az elektronikus tértivevények kézbesítettnek minősülnek, ha a címzett rendes körülmények között képes azok elolvasására. A jelen rendelkezés nem módosítható a felhasználók hátrányára.”

Ami a szóban forgó menetrend-változásról szóló, légi fuvarozó általi tájékoztatáshoz hasonló nyilatkozatok kézbesítését illeti, a nemzeti ítélkezési gyakorlat mindig az ABGB 862a. §-át alkalmazza. A rendelkezést az elektronikus nyilatkozatok tekintetében az ECG 12. §-a egészíti ki. A jogalkotó dokumentált szándéka szerint e rendelkezés megfelel az elektronikus kereskedelemről szóló irányelv 11. cikke (1) bekezdése második francia bekezdésének, de annyiban túlmutat az irányelven, hogy az abban foglalt kézbesítési szabály nemcsak a

megrendelésekre (vagyis szerződéses ajánlatokra vagy elfogadó nyilatkozatokra) és átvételi elismervényekre vonatkozik, hanem minden más, jogilag releváns elektronikus nyilatkozatra is; akkor is, ha nincs szó az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásról, például egyszerű e-mail üzenetváltás esetén is. E rendelkezések mindegyike kézbesítési vélelmet állít fel, amely alapvetően a nyilatkozat olvashatóságával áll be. Ezzel szemben az utasnak az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke szerinti tájékoztatására csak azt követően kerülhet sor, hogy az utas megkapta ezt a tájékoztatást, amire az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. és iii. alpontja és 5. cikkének (2) bekezdése is utal.

Meg kell tehát vizsgálni, hogy a járat előrehozásáról szóló nyilatkozat kézbesítését az e-mailek kézbesítésére vonatkozó nemzeti jog, illetve az elektronikus kereskedelemről szóló **[eredeti 11. o.]** irányelv alapján kell-e értékelni, vagy kizárólag az utasok jogairól szóló rendeletet kell alkalmazni. Az elektronikus kereskedelemről szóló irányelv és az átültető mindenkori nemzeti szabályok alkalmazása mellett szól bizonyos nemzeti jogszabályok belső piac működése érdekében történő összehangolásának szükségessége (a (6) preambulumbekzdés). Ez utóbbi álláspontot erősíti az üzemeltető légi fuvarozó azon kötelezettsége, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerinti a járat törlése esetében minden érintett utasnak köteles egy írásbeli tájékoztatást átadni, amely e rendelettel összhangban meghatározza a kártalanítás és segítségnyújtás szabályait. A légi fuvarozó nyilatkozatai kézbesítésének eltérő értelmezése mellett szól továbbá az a tény, hogy az utazás alatt az utasok nem feltétlenül rendelkeznek ugyanolyan hozzáféréssel az elektronikus médiához, mint a lakóhelyükön. A kérdést előterjesztő bíróság ennél fogva úgy véli, hogy az utas járat törlésről való tájékoztatásával kapcsolatos kérdés vizsgálatát kizárólag az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke alapján kell elvégezni.

Amennyire a kérdést előterjesztő bíróság meg tudja állapítani, e kérdésre vonatkozóan a Bíróság ítélkezési gyakorlata még nem adott útmutatást.

A [3] kérdésről:

Ami a konkrét esetben a tájékoztatás, illetve a kézbesítés kérdését illeti, azt mindenekelőtt a Bíróságnak a 2017. május 11-i Krijgsman ítéletével (C-302/16) kell összevetni. A Bíróság többek között kifejti, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 13. cikke pontosítja, hogy e rendelet egyáltalán nem korlátozza az üzemeltető légi fuvarozók azon jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, **[eredeti 12. o.]** akivel az üzemeltető légifuvarozó szerződéses jogviszonyban áll (Krijgsman ítélet, 30. pont). Amennyiben ez a körülmény a jogvita megoldása szempontjából releváns, a Krijgsman ítélet a jelen ügyben nem alkalmazható. Nem vitatott ugyanis, hogy nem a foglalási platform és a légi fuvarozó között, hanem csupán a foglalási platform és a két utas egyike között áll fenn szerződéses kapcsolat. Ezért a Krijgsman ítéletet tükrözve megfontolható lenne az utas kártalanításhoz való

jogának megtagadása, és az utas figyelmének felhívása a foglalási platformmal szembeni megtérítésre vonatkozó jogára.

Az ECG 12. §-ával kapcsolatos osztrák kommentár alapján főszabály szerint meg kell állapítani, hogy a szabvány e-mail fiókok esetében nem beszélhetünk kézbesítésről. Természetesen aki tudja vagy tudnia kell, hogy ilyen fiókkal rendelkezik, és az ellen nem tesz semmit (például zárolás vagy továbbítás), azzal szemben az ott elolvasható nyilatkozatokat kézbesítettnek kell tekinteni, amennyiben azok hozzá megfelelő módon kapcsolódnak. Ilyen nyilatkozatok tehát tudomásulvétel nélkül is érvényesek ([omissis]). Mivel az egész eljárásban nem volt arról szó, hogy az utas tudott az automatikusan létrehozott e-mail fiókról, vagy hogy arról akárcsak tudnia kellett volna, az e fiókba továbbított nyilatkozat részére nem került kézbesítésre.

A kérdést előterjesztő bíróság továbbá úgy véli, hogy a foglalási platformra továbbított információkat főszabály szerint továbbítják az utasnak, és csak a szóban forgó járat előrehozására vonatkozó információt továbbították késedelmesen. Az utas a foglalási platformnak helyes e-mail-címet adott meg, és nem tudott arról, hogy azt nem fogják a légi fuvarozó tudomására hozni. A légi fuvarozó nagyobb költségek mellett szerezhetne tudomást arról, hogy automatikusan létrehozott [eredeti 13. o.] e-mail címről van szó, azonban abból nem feltétlenül kell arra a következtetésre jutnia, hogy az ezen e-mail címre küldött tájékoztatásokat az utas nem vagy késve kapja meg. Tekintettel arra, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (4) bekezdésének megfelelően a bizonyítási teher azokkal a kérdésekkel kapcsolatban, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a járat törléséről, az üzemeltető légifuvarozóra hárul, a kérdést előterjesztő bíróság szerint abban az esetben, amikor sem az utasnak, sem pedig a légi fuvarozónak nem róható fel az automatikusan létrehozott e-mail cím használata, kétség esetén abból kell kiindulni, hogy a légi fuvarozó nem teljesítette az utas járat előrehozásáról való tájékoztatására vonatkozó kötelezettségét.

Mivel a Bíróság ítélkezési gyakorlata – legalábbis a kérdést előterjesztő bíróság számára nyilvánvaló módon – ezt a kérdést még nem rendezte, a bíróság köteles volt előzetes döntéshozatal iránti kérelmet előterjeszteni.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) [omissis]

Korneuburg, 2020. május 26.

[omissis]